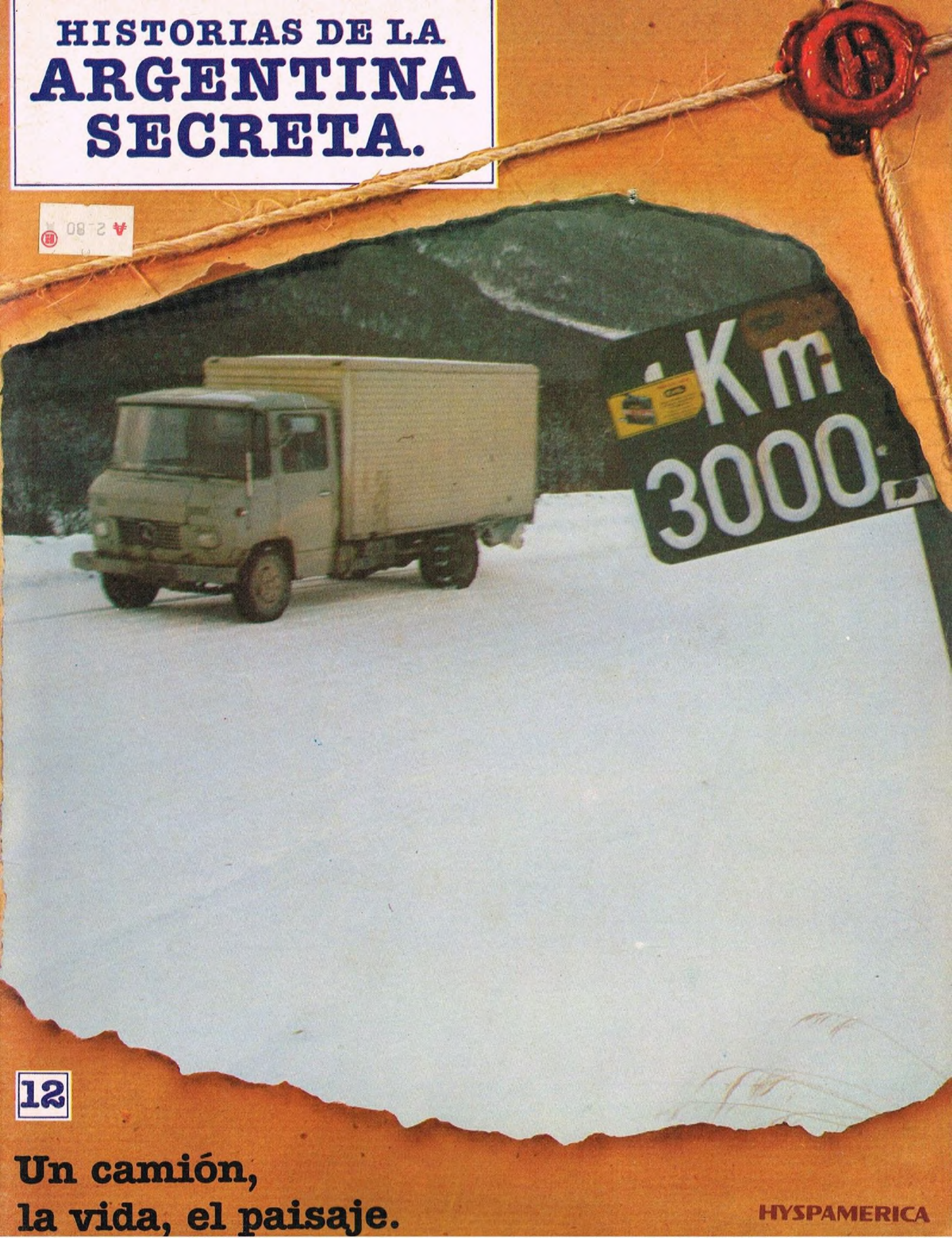

HISTORIAS DE LA
ARGENTINA
SECRETA.
Km
3000
12
Un camión,
la vida, el paisaje.
HYSPAMERICA

HISTORIAS DE LA ARGENTINA SECRETA.

PLAN DE LA OBRA

HISTORIAS DE LA ARGENTINA SECRETA es una colección documental de cien fascículos que aparecerán semanalmente. Cada veinte fascículos se formará un tomo. Las tapas para encuadernarlos saldrán a la venta con los números 20, 40, 60, 80 y 100. Con las contratapas de cada fascículo se podrá encuadernar, al finalizar la obra, el **ATLAS DE LA ARGENTINA REAL**, que contendrá, además, **LA ARGENTINA EN CIFRAS**, amplia colección de datos, estadísticas, descripciones físicas, sociales y económicas de las provincias argentinas. Se incluirán también mapas de valor histórico y geográfico de relevante importancia. Este material complementa el **ATLAS DE LA ARGENTINA REAL.** Por razones de ordenamiento cada fascículo anticipará datos y referencias del mapa que se publicará en el siguiente. Las referencias del atlas así como las del mapa de la Argentina que se entregó en el número uno, acompañarán las tapas para encuadernar el **ATLAS DE LA ARGENTINA REAL.** Estas se pondrán a la venta al promediar la colección.



Cómo llegar: *El avión es la única opción para «saltar» desde el continente hasta la Isla Grande de Tierra del Fuego. Ushuaia, Río Grande o Tolhuin constituyen tres de los lugares donde Enrique Traversa hilvana sus historias de paisajes, madrugadas y gauchadas. Pregunte por él: quizá conozca a uno de los más pintorescos personajes que urden estas historias.*

Editor:
Raúl E. Paggi.

Consejo editorial:
Jorge Lebedev, Doctor Alcides Lorenzo, Ingeniero Alejandro Lorenzo, Stella Paggi.

Directores generales de la obra:
Otelo Borroni y Roberto Vacca.

Redactores:
Jorge Anitua, Carlos Inza, Diego Lagache.

Fotógrafos:
Ignacio Corbalán, John Fernandes, Jorge Vilariño.

Coordinadora editorial:
Haydée Valero.

Diseño:
Lorenzo Amengual, Daniel Sozzani.

Cartógrafos:
Daniel Marín, Pedro Rotay.

Documentadora cartográfica:
Noemí Casset.

Secretaria:
Analía Gardín

Jefe de diagramación:
Víctor C. Sarracino.

Diagramación y armado:
Pedro Charab, Luis Armando Castelvi.

Correccion:
Aurora Chiaramonte.

Jefe de producción:
Juan Carlos Calderoni.

Asistente de producción:
Francisco Antonio Ursino.

Recopilación de videotapes:
Mario Stillitani.

Producción gráfica:
Paulina Elissetche.

Editado por:
Hyspamérica Ediciones Argentina S.A.
Corrientes 1437, 4° piso
(1042) Buenos Aires
Tel. 46-4385/4419/4484

Distribución
Capital Federal:
Distribuidora Rubbo S.R.L.
Garay 4226/8, Buenos Aires
Tel. 923-4725

Interior:
Hyspa Distribuidora S.A.
Corrientes 1437, 5° piso, Buenos Aires
Tel. 46-3904/4404

Canje por tomos encuadernados:
Hyspamérica Ediciones Argentinas S.A.
Corrientes 1437, 5° piso, Buenos Aires
Tel. 46-6249/5197/4591

Fotocomposición:
Gráfica Publicitaria
Rivadavia 2358,
Tel. 47-0141/3239/48-4112

Fotomecánica:
Offset Plus Fotocromos
Comodoro Rivadavia 878, Bernal,
Provincia de Buenos Aires
Tel. 252-8794

Impresión:
Talleres Gráficos Ernesto Zeiss S.A.I.C.
Belgrano 4065/67 (1210) Buenos Aires
Tel. 981-5656/2731

ISBN: 950-614-496-6 (Obra completa)
ISBN: 950-614-497-4 (Tomo I)
La presente publicación se ajusta a la cartografía oficial, establecida por el Poder Ejecutivo Nacional a través del IGM, ley 22.963 y fue aprobada por expediente número GGG 4020/101 de fecha 25 de agosto de 1986.

Un camión, la vida, el paisaje.

12



Esta vez viajaremos entre dos pueblos fueguinos. Nuestro guía será un héroe anónimo, de esos que abundan en el país. Conoceremos paisajes imponentes. Pero también una forma de vida. No le tema al frío. El calor humano, se sabe, vence al hielo y a la niebla.



Apenas despunta el sol, Enrique Traversa y otros camioneros como él trepan a sus máquinas cargadas de todo tipo de mercaderías. Los acompaña un termo, un par de frazadas y el oficio siempre cambiante de comunicar Ushuaia con Río Grande.

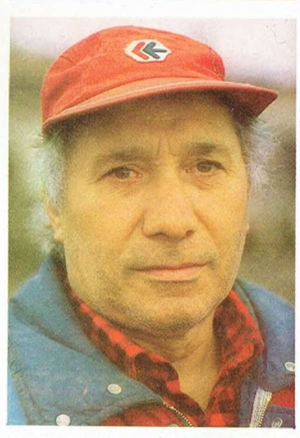




Amanece en Tierra del Fuego y las gaviotas, como siempre, coquetean con el sol. Hace frío, mucho frío, pero los habitantes de la isla se empecinan en ignorarlo. En vivir como si el frío fuera algo tan natural como el aire o el oleaje que lame las orillas de Río Grande, la capital económica de la isla. La ciudad bosteza y un nuevo día comienza a tejerse. En la cabina de su camión Enrique Traversa mira otra vez el mar con la misma cara de asombro con que lo vio hace dieciocho años, cuando decidió emigrar hacia este retazo de Argentina. Otro día más en el que este camionero tierrafueguino fatigará las rutas de la isla uniendo Río Grande con Ushuaia. Un viaje en el cual la vida se hilvana en paisajes de leyenda y en la vida de otros hombres. Enrique durmió en el camión porque este fin de semana (estamos en julio) los turistas agotaron todas las plazas hoteleras. Un overol térmico, una frazada y un despertador –intenta hacernos creer Traversa– son sus murallas contra la soledad de la noche, los si-



Un viaje en camión en la Tierra del Fuego une hombres, pueblos y geografías.



Nuestro personaje y su vehículo ya forman parte del paisaje de Tierra del Fuego. Los años de trabajo sobre la misma ruta, repechando vendavales y tormentas, curtieron su rostro y fortalecieron su resistencia a esos caminos erizados de curvas peligrosas, pendientes y otros accidentes. Una tarea heroica, anónima y rutinaria.

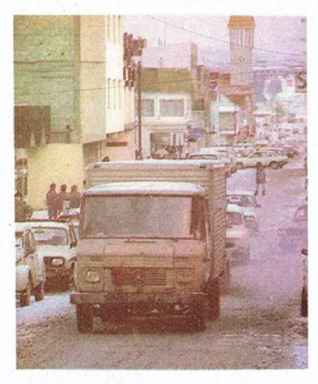
lencios del amanecer y ese penetrante frío que envuelve de blanco todo el camión, junto al mar austral.
Traversa se quita parsimoniosamente su overol y recorre e inspecciona la carrocería del camión en un ritual despacioso que resulta indispensable. Son muchos los kilómetros, mucha la soledad y el frío por delante. Otros camioneros que deberán transportar televisores fabricados en Río Grande hacia centros del norte, cumplen en esos momentos similares actividades. Viento y sol parecen ser el pan y manteca del desayuno de Enrique Traversa. Un café servido con un pequeño termo calentará los primeros tramos de este itinerario.

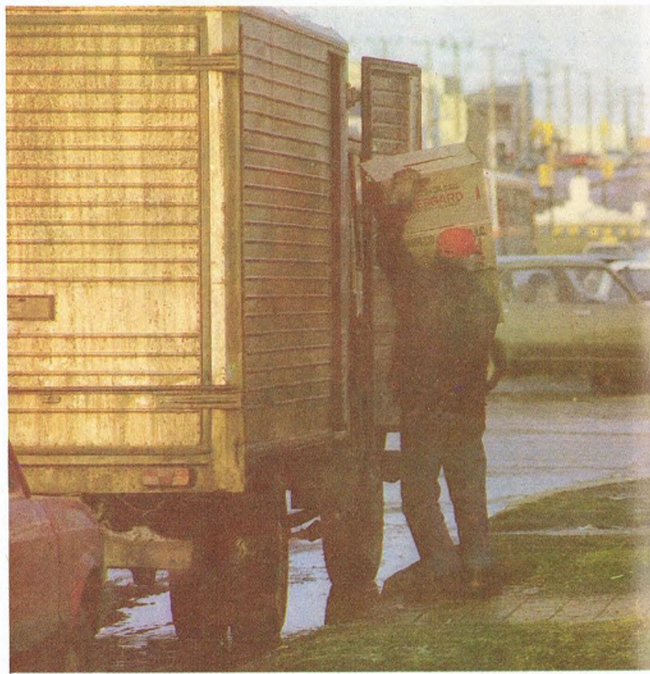
Comienza el viaje.

Enrique debe atravesar la ciudad de Río Grande para empezar a cargar el camión. Esta vez casi todo el espacio será ocupado por ladrillos huecos que deberá descargar en la ciudad de Ushuaia. Un televisor, una mesita de luz y varios tubos de gas completarán el



Desde el parabrisas el paisaje se reviste de raras y fugaces fosforescencias.





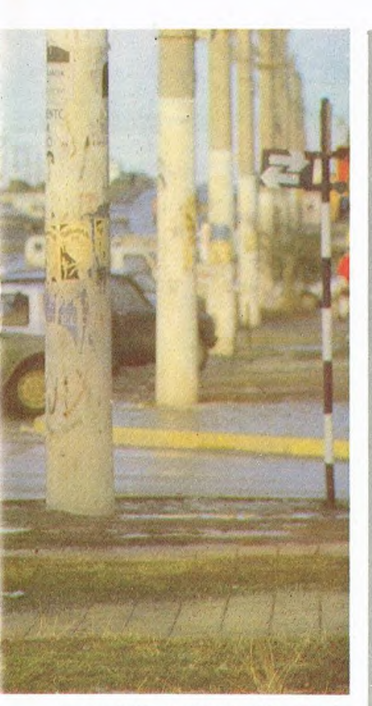
La caja del camión de Traversa parece un mercado persa. Su carga usual consiste en lana, ladrillos, televisores, tubos de gas, medicamentos, y los pedidos más diversos que le hacen los pobladores que viven a lo largo de la ruta que recorre habitualmente. Por sus frecuentes gauchadas, este verdadero servidor público cosecha centenares de agradecimientos.



flete. Eso y algo que llevará en la cabina: medicamentos, un cheque en blanco que le dieron en Ushuaia para comprar un repuesto inhallable y que ahora devolverá, y algunos encargos más de clientes y de amigos.

En pleno invierno son escasas las horas del sol (desde las 10 de la mañana hasta las 5 de la tarde), poca la luz que baña las calles de esta hermosa ciudad de nuestro sur. Son las 9.30 de la mañana y algunas gaviotas y no pocos vecinos saludan el paso del camión. Traversa cruza lentamente Río Grande; con la misma lentitud (no más de 30 kilómetros por hora) recorrerá los 236 kilómetros que faltan hasta llegar a Ushuaia.

Río Grande también despierta. Es la ciudad más importante de la isla desde el punto de vista económico y tiene plena conciencia de ello. Inaugurada oficialmente el 11 de julio de 1921, sin embargo ya existía antes de esa fundación. Su ubicación, al norte del Atlántico, la hace punto obligado de convergencia de todos los caminos. Situada a la vera de un río y comunicada con los grandes establecimientos ganaderos de la isla, Río Grande



El primer camino abierto por los presos.

El camino que une a Ushuaia con Río Grande fue iniciado en marzo de 1912. Trabajaron en él cincuenta presidiarios y un piquete de policías. Posteriormente se incorporaron al trabajo más presos y policías, llegando a abrir picadas seiscientos penados vigilados por 150 guardiacárceles. Seis años después, en 1918, el comisionado Cayetano Ripoll unió a caballo, en tres jornadas, los dos puntos.
De la entrega de la correspondencia se harían cargo los colonos radicados en los establecimientos de campo. En efecto, para que los envíos no durmieran en la estafeta de Río Grande, contrataron a un criollo que recorría las estancias y los puestos a caballo, recogiendo las cartas y encomiendas. Con el tiempo los carteros se motorizaron. En los años veinte podía verse pasar a un Ford «a bigotes» repleto de valijas y paquetes del más diverso tamaño. Todo un antecedente de los camiones actuales.
Cuando se desbordaban los ríos, entraban en juego los baqueanos vadeadores, que tenían percherones adiestrados para bogar en las crecidas. El pasajero sólo tenía que prenderse de las riendas y el recado, no manejar al caballo y no soltarse nunca, aunque estuviese debajo del agua. El percherón salía siempre a flote. Cruzado el torrente había que encender fuego, tender las ropas mojadas y secarse bajo peligro de morir congelado.

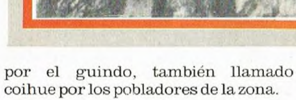


se convirtió en polo de radicación de importantes industrias.
La isla que recorrerá Enrique Traversa ha sido durante años escenario de mitos y de leyendas. Es una tierra joven, meta de aventureros, destino de pioneros. Hoy, tanto en Río Grande como en el resto de la isla persiste en muchos hombres y mujeres el antiguo espíritu de los viejos pobladores. Nuestro camionero es uno de ellos.
Sentado en la amplia cabina de su camión, sonriente, sereno, Traversa desgrana la historia de su vida: *«Mi trabajo consiste en hacer viajes desde Ushuaia a Río Grande y de Río Grande a Ushuaia. Llevo carga general, transito con lluvia, con nieve, con barro. El invierno es muy rudo pero uno va conociendo con el trabajo a los camioneros de la zona, que están en lo mismo que uno. Nada más que ellos tienen camiones más grandes y traen por ejemplo madera y llevan lana para embarcar desde Ushuaia. Es muy importante conocer bien a todos los muchachos porque cada uno de ellos, de nosotros, sabemos lo que significa poder quedarse solo y sin ayuda, parado en el camino con muchos grados de temperatura bajo cero. Por suerte no hay problema si le pasa algo a uno, pues la gente es muy buena, muy accesible para dar una mano».*
A medida que nos alejamos de Río Grande, el paisaje se devela en toda su maravilla: las aguas escarchadas al costado del camino reflejan los multicolores grupos migratorios de chorlos, becasas, gaviotines. Entre los pastizales de la estepa sobrevuelan las caminetas, agachonas, dormilonas, cachirlas y, volando en círculos concéntricos, acechan los halcones. Sobre los grandes árboles a orillas de los lagos hacen sus coros fantasmales la garza bruja, los búhos, las lechuzas y las ruidosas cotorras.
La vegetación no se queda atrás. Los bosques de Tierra del Fuego ocupan aproximadamente el treinta por ciento de la superficie de la isla y se hallan distribuidos a lo largo y ancho de 630.000 hectáreas, de las cuales 200.000 son de ñires (especie que se desarrolla en suelos inundados y de bajas precipitaciones), mientras que el resto del suelo está poblado por lengas (cuya altura varía desde los 30 metros, hasta el raquítico arbusto) y

Los antiguos dueños de la tierra.

En 1599, el capitán español Francisco Cortés Hogeda, quien cruza el estrecho de Magallanes, avizora en las orillas gran cantidad de indígenas, a los que describe así:
«Es gente soberbia, son grandes de cuerpo, así los hombres como las mujeres, de grandes fuerzas los hombres y las mujeres bastas en los rostros; los hombres andan desnudos, llevando por capas pellejos de guanacos sobados (con la lana por dentro, hacia el cuerpo), y sus armas son arcos con flechas de pedernal y palos a la manera de macanas; tienen por costumbre untarse el cuerpo con una tierra blanca como cal; el traje de las mujeres es de pellejos de guanacos sobados y de ovejas, la piel por dentro, y se los ponen a la manera de las indias del Cuzco; traen zapatos del mismo cuero, que les cubren hasta encima de los tobillos, llenos de paja por dentro para resguardo del frío, que es muy intenso en la región».







por el guindo, también llamado coihue por los pobladores de la zona.

La soledad y el frío.

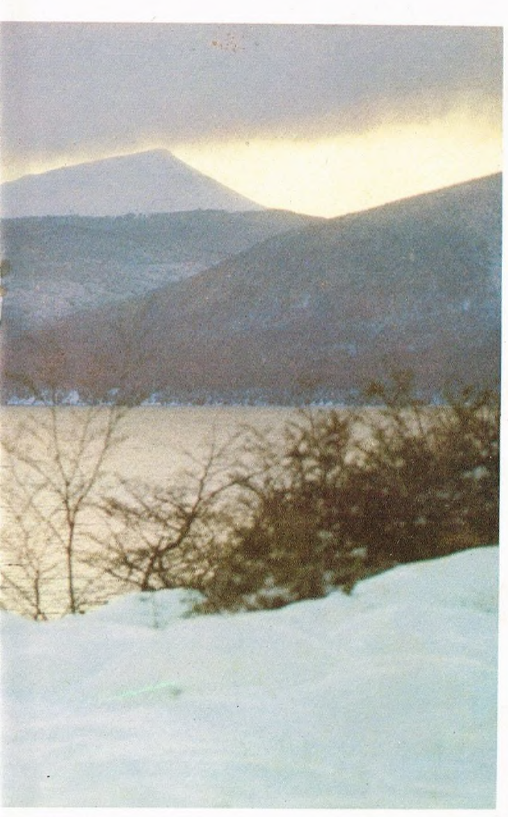
Sí, a pesar del frío (la temperatura media es de unas décimas de grado en invierno y entre 9 y 10 grados en verano) y de la soledad Enrique Traversa puede contemplar con alegría a su alrededor: *«Hace cinco años* –reflexiona– *que estoy en este trabajo. Es muy sacrificado, pero lo elegí yo; nadie me obligó. Entonces, a fuerza de sacrificios, no digo que iré demasiado para adelante, pero sobrevivo. Cargo lo que venga y es un trabajo muy llevadero para el que le gusta. Yo viajo prácticamente solo... Casi nunca hay gente a mi lado. De Río Grande hasta el lago Fagnano tengo 130 kilómetros. Esta es todavía la zona ganadera; después de ahí para adelante es zona rocosa. El camino une a una pequeña localidad que es Tolhuin, que está naciendo recién en esa zona. ¿El viaje? Aparte de que requiere bastante experiencia en esta época del año, la zona me agrada mucho; hace casi veinte años que conozco al camino como a un hermano».*

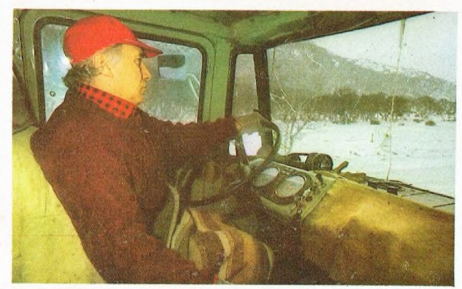
Ya el camión se acerca a Tolhuin, después de muchas horas y de varias paradas para comprobar el estado de las grandes ruedas y sobre todo el de las cadenas que impiden los resbalones en el escarchado camino. El viaje se hace muy lento y Traversa guía acompañado por la música de la radio y por sus pensamientos.

Poco antes de llegar a Tolhuin tocamos el puesto Entre Ríos, una casilla edificada por Vialidad Nacional para albergar a quienes servirán de auxilio ante eventuales problemas en los vehículos. Allí, provisto de un remolque, con poco más que su voluntad de ayudar al prójimo, saluda Filiberto Gallardo, maquinista de Vialidad, a cargo del puesto: *«En invierno cubrimos guardia para cuando, en caso de mucha nieve, se quedan los vehículos atascados. En verano repasamos la ruta para mantenerla transitable. Trabajamos de lunes a viernes en un horario de nueve horas por día y aquí nos mantenemos siempre listos con las máquinas»*, dice.

Gallardo tiene una treintena de años y viste una abrigada campera azul. Es morocho y delgado y lo sigue incansablemente un perro rengo que deambula tras sus pasos: *«Acá en el tiempo de invierno hay que tomar muchas precauciones porque cuando llovizna, el camino se hace muy resbaladizo y por eso recomendamos usar continuamente cadena durante julio y agosto. Las rutas son muy inhóspi-*

La nieve, la escarcha y el frío son los escollos que debe superar quien transita las rutas de Tierra del Fuego.





Un alto en el camino para admirar el paisaje es un rito casi ineludible. Para Enrique Traversa *«la felicidad está hecha alrededor de pequeños detalles que se viven a diario»*.



El sólido camión avanza como si estuviera integrado a las formas que surgen del invierno fueguino. El ronroneo del motor anuncia a los pobladores aislados la llegada del cotidiano viajero.









Un lugar duro pero colmado de promesas.

Decía el historiador y viajero Richard Crawshay en 1907: «¡Qué estudio el de la orilla del mar aquí, donde los dos océanos más grandes se juntan y arrastran alrededor de la cola del Continente! [...] A pesar de los elementos terríficos y de las inevitables privaciones, la mayor parte de los marineros de tiempos pasados recibieron la impresión de que la Tierra del Fuego era una buena tierra. Magallanes, su descubridor el 21 de octubre de 1520 dice: "No hay en el mundo un país más sano ni mejor estrecho"».

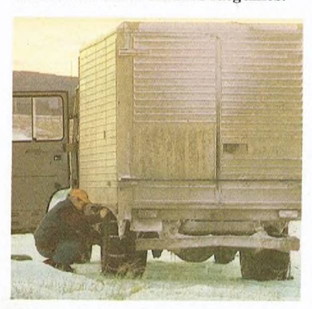
El inmenso archipiélago situado al sur del Estrecho de Magallanes está formado por miles de islas, pero cuando se habla de la Isla Grande de Tierra del Fuego se hace referencia estrictamente a un lugar al que los lugareños denominan simplemente «la isla».

El meridiano 68º 36' Oeste divide Tierra del Fuego. Pertenece a Chile la mitad oeste y a Argentina la mitad este. Las únicas otras islas habitadas del archipiélago son Navarino y Dawson. El resto de ellas prácticamente son inhabitables por su geografía: rocosas, azotadas por un permanente viento y por lluvias heladas. Este es el escenario donde los pioneros como Enrique Traversa desarrollan su cotidiano trabajo de civilización y progreso.



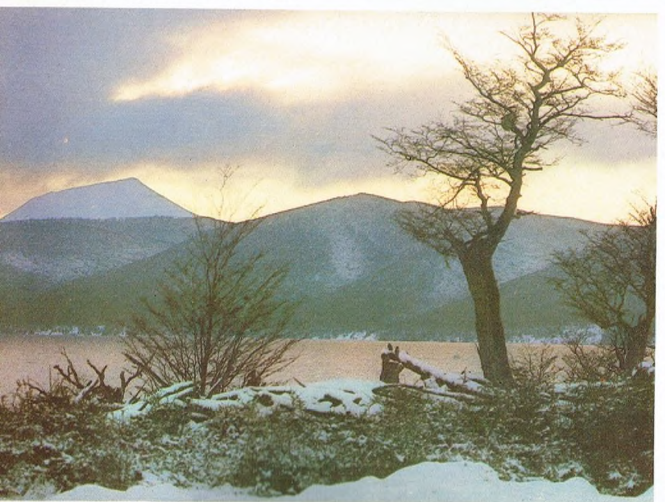
La cría de ovejas fue, durante décadas, el principal recurso de la región. Las estancias fueguinas impusieron su sello a la economía de la isla.

Las cadenas son el auxiliar indispensable para poder transitar por la escarcha y la nieve de los duros caminos fueguinos.





En una zona en la que quedarse a la intemperie, desprotegido, significa algo mucho más peligroso que una simple incomodidad pasajera, la «hermandad del camino» no es una mera frase. Es la diferencia entre la vida y la muerte por el frío.



tas. Así es nuestra vida, de lunes a viernes. Cuando cae la noche nos metemos en nuestra casilla y escuchamos música y leemos».

El imperio de la lana.

Sin ninguna duda se trata de una vida dura. Así es la de José Miranda, peón de un establecimiento de campo cercano: *«El invierno es duro* (habla con un inocultable acento chileno, es joven, tiene barba, un gran sombrero negro con las alas atadas en los costados, y habla tranquilamente, con resignación). *Es embromado, hace mucho frío. Hay poco trabajo: estar con la familia, los trabajos de la casa, los alambrados. En verano, en cambio, nos levantamos bien temprano y trabajamos todos los días hasta muy tarde. El trabajo de campo está muy mal pagado y uno no tiene el respaldo de nada para solucionar sus problemas. Se gana una miseria, que no alcanza para nada. Pero uno se acostumbra. Yo soy chileno y me vine para la Argentina en el año 1973».*

Miranda es el exponente del trabajador de una zona eminentemente ganadera que se extiende a los costados de Río Grande y que mucho le debe a un asturiano de empuje llamado José Menéndez, que inició en 1896 la epopeya de las grandes estancias fueguinas estableciendo «La Primera Argentina». En 1940, sobre unas 750.000 hectáreas de praderas había 630.000 cabezas. La concentración era enorme: cerca del noventa por ciento pertenecía a seis grandes establecimientos. El resto era de pequeños propietarios, en su mayor parte arrendatarios de tierras fiscales. La zona tiene otro récord: a 20 kilómetros al oeste de Río Grande, en la estancia «María Behety» está el galpón de esquila más grande del mundo. A partir de diciembre docenas de afiladas tijeras esquilan un promedio de 4.000 ovejas diarias, que puede parecer inalcanzable a los profanos.

Algo más adelante está la estancia «Viamonte», fundada por Lucas Bridges, uno de los pioneros de la zona, estudioso y profundo conocedor del

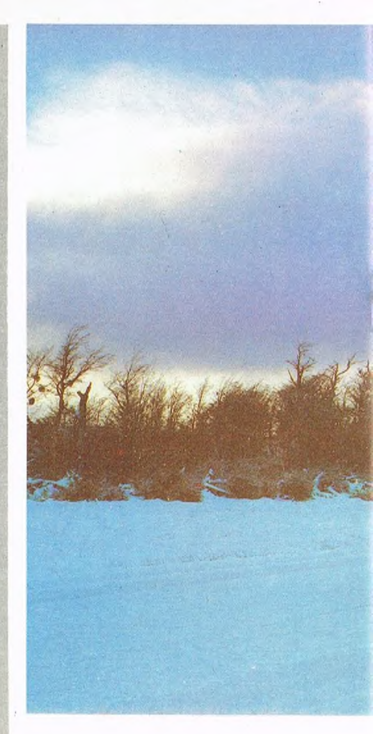
Enrique Traversa no deja nada librado al azar. Antes de emprender viaje repasa una y otra vez cada detalle del camión. Su principal preocupación es el estado de las cubiertas. Una precaución ineludible en estas soledades, en estas apartadas rutas.



Popper: el cruel aventurero.

El primer hombre blanco que atravesó a caballo la isla de Tierra del Fuego desde el Estrecho de Magallanes hasta el océano Atlántico fue un aventurero duro y sagaz llamado Julio Popper.
Atraído por la riqueza aurífera se estableció en El Páramo y allí organizó una empresa de lavado de oro (que se confundía entre las arenas y las rocas). Intentó establecer una suerte de gobierno paralelo al de la administración de Buenos Aires, llegando a imprimir sus propias estampillas (hecho que casi lo envía a los estrados judiciales) y a acuñar sus monedas de oro. Una de un gramo y otra de cinco gramos, con una aleación de 864 de oro y 132 de plata.
Popper es descrito así por Alberto M. de Agostini (*Mis viajes a la Tierra del Fuego*, Milán, 1929): *«Era un aventurero audaz, inteligente, codicioso y farsante. Y como si esto fuera poco lo revelaron hombre cruel y sanguinario los maltratos que dio a muchos de sus obreros y más que todo, la persecución que hizo contra los indios onas, hasta el punto de hacerse retratar mientras los perseguía a tiros».*
Agotado el oro, Popper decidió dedicarse a la ganadería y arrendó 80.000 hectáreas de tierra fiscal. Dotado de una vasta cultura, se dedicó a dar conferencias en Buenos Aires sobre la fauna, la flora y las posibilidades económicas del lugar, Julio Popper murió a los 36 años de edad de un paro cardíaco, el 6 de junio de 1893, en su casa de Tucumán 373, de Buenos Aires, sin haber podido concretar su imperio.

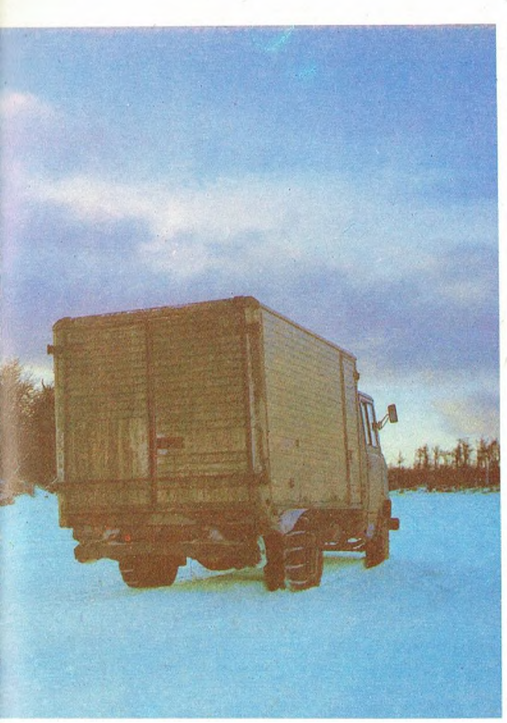




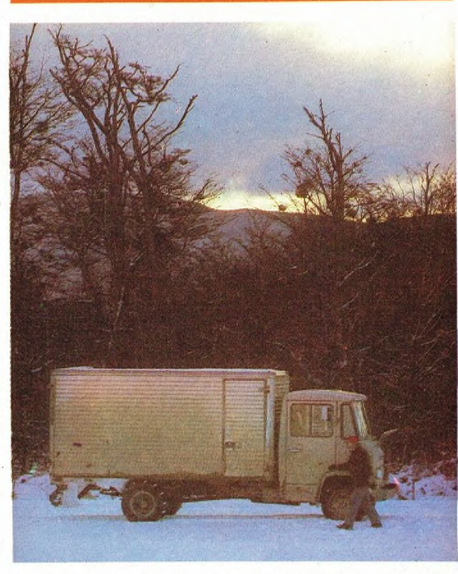
lugar (autor del libro *El último confín de la tierra*). No es de las más grandes, pero sí de las más tradicionales. En 1940, una de sus propietarias, Bertha Bridges, regaló a la Real Fuerza Aérea de Gran Bretaña un avión Spitfire como colaboración al esfuerzo bélico. Costó 8.000 libras esterlinas y fue bautizado con el nombre de «Fireland», o sea, Tierra del Fuego.

Tolhuin: un pueblo de jóvenes.

Y ya llegamos con Enrique Traversa a la pequeña, reciente localidad de Tolhuin. Una veintena de casas constituyen la tercera población de la isla. Fue creada en 1972. Su nombre Tolhuin o «Tol-ve» es una palabra ona que significa «parecido a corazón», y es el nombre de una colina precisamente con esa forma, cercana al pueblo. Las modernas construcciones con techos a dos aguas contrastan con



Los pobladores que viven sobre la ruta de Traversa esperan ansiosos su llegada. Cada encargo puede ser vital.



La hoja de ruta incluye a Tolhuin, uno de los pueblos más jóvenes del país. Allí hay cincuenta casas, una usina, una escuela y otras pequeñas instituciones. Con muchas ganas de crecer.

ciertas costumbres pueblerinas, como los caballos atados a los palenques. Los negocios cuidadosamente arreglados se entremezclan con docenas de perros que deambulan por las calles. Tolhuin es reciente motivo de orgullo en Tierra del Fuego. Hasta allí llegó Traversa para entregar una mesita de luz y unos tubos de gas.

Sus vecinos ya olvidaron la caja sepultada cuando se colocó la piedra fundamental. En su interior, además del acta de fundación, hay ejemplares de diarios de la época. Desde ese día transcurrirían dos años antes de que se fundara la escuela. Y casi diez para que se pudieran entregar casas definitivas a los pioneros.

La historia menuda del lugar señala que el 25 de mayo de 1982 finalizó la construcción de la usina y que ese mismo año se obtuvieron tres importantes logros: la llegada del primer ómnibus, el primer jardín de infantes y la primera ambulancia. Datos im-



portantes para un pueblo que se construye. Para un estilo de vida en el que esos hitos, que en las grandes ciudades pasan casi inadvertidos, cobran enormes dimensiones.

Raúl Nasti es maquinista de la usina de Tolhuin. Vino de San Juan y se hizo pionero: « *Me impactó la naturaleza del lugar, la tranquilidad, el silencio. Acá pienso quedarme, ver crecer a mis hijos. Mi mujer está esperando otro chiquito, y estoy seguro de que los veré casarse en Tolhuin*».

Esa mentalidad de lucha es compartida por Susana Rovira, encargada del Registro Civil de Tolhuin. Nadie mejor que ella para convertirse en informante del espíritu reinante del pueblo. Porque frente a ella pasan las defunciones, casamientos, pedidos de documentos de identidad: «*Vivimos en la esperanza de que esto crezca; por sobre todas las cosas somos gente con ganas de hacer muchísimas cosas. Tenemos esperanza, que es lo último que se pierde, y la ventaja de contar con gente joven, con gente de trabajo que tiene muchas ganas de quedarse a vivir en Tolhuin. Pienso que tenemos las esperanzas que tiene cualquier ciudadano en cualquier lugar del mundo*», expresa.

Y está el resto: Héctor Osvaldo Alba, secretario de la Comisión de Fomento, Juan Manuel Harrington, guardabosques de la zona, y su socio y amigo, José Alvarez, orgullosamente cazador y amansador de potros, residente en Tolhuin desde su fundación. Todos con diversas profesiones y edades; todos con una idéntica fuerza y coraje: hacer desde la nada una gran ciudad para el futuro sur argentino.

El secreto de la felicidad.

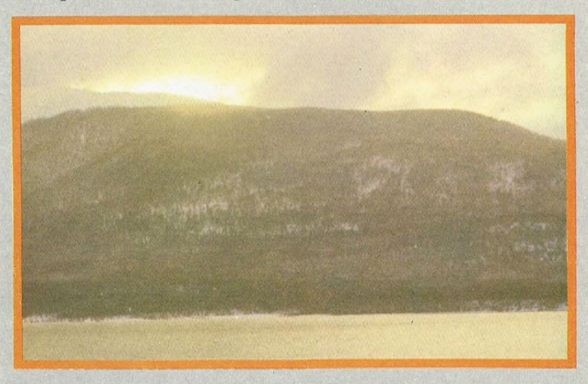
Uno de los últimos puntos que debe tocar Enrique Traversa antes de llegar a Ushuaia es el maravilloso lago Fagnano. Sus aguas forman un espejo de 545 kilómetros cuadrados. El lago (llamado Kami en su primitiva denominación) tiene 100 kilómetros de largo y sus aguas desembocan en Chile a través del río Azopardo. En invierno es prácticamente innavegable y durante el resto del año, cuando los vientos de Tierra del Fuego cachetean el paisaje, parece un pequeño mar interior. Toda la región es tierra

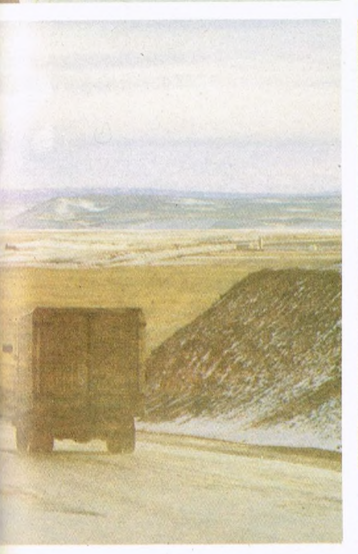




Los fuegos de la tierra.

Hernando de Magallanes, el primer navegante que unió los océanos Atlántico y Pacífico –a través del estrecho que lleva su nombre– fue el que bautizó la isla. Durante la navegación a través del Estrecho, los tripulantes observaron que se encendían gran cantidad de fogatas del lado de babor. De día podían verse los rastros del humo contra el cielo azul. Todo obra de los indígenas que acampaban allí. Ante el espectáculo, Magallanes decidió llamar al lugar «Tierra del Fuego».







El largo trayecto llega a su fin. Ushuaia está cerca. Los últimos objetos –unos centenares de ladrillos– serán descargados. Los ojos fatigados de Traversa han visto los paisajes más bellos del mundo y su camión ha unido seres solitarios pero esperanzados.

Como sucedió con las antiguas diligencias y con los primeros chasquis, el camión de Enrique Traversa pertenecerá algún día al folklore fueguino.



fiscal y sus pobladores –pocos y dispersos– sólo poseen títulos precarios. El terremoto de 1949 que azotó la región remodeló esta fascinante geografía, convirtiendo la laguna Kosobo, en una bahía del Fagnano. A este lugar de ensueño llega tres veces por semana el camión de Enrique Traversa. A veces, cuando nieva, debe hacer noche en la hostería local (Kai-ken). Otras veces, casi siempre, la hostería es una posta para tomar un café y cargar combustible. Allí, ante un requerimiento de otro camionero, Traversa se apresuró a ir hasta su vehículo y entregarle una correa de ventilación para reponer la que el otro había roto. Una escena cotidiana e indispensable para la supervivencia.

Estamos a poco más de 100 kilómetros de la ciudad más austral del mundo: Ushuaia. En las orillas del Fagnano funcionó durante años una de las estaciones de lanzamiento de globos atmosféricos del proyecto Eolo. La estación estaba administrada por nuestro país, Francia y Estados Unidos, con el fin de mejorar los pronósticos meteorológicos mediante el apoyo de satélites. Pero mil años atrás las costas del lago eran rondadas por Mehn, una deidad fantástica de los indios onas. Era un ser disperso que podía tanto reflejarse en las aguas del lago como convertirse en una luz a la deriva, o una tenue corola de humo. A veces Mehn era apenas una lánguida sombra en un día nublado, algo así como un fantasma bueno. El alma recóndita de las cosas y de los seres.

Ya sobre el tramo final del camino Enrique Traversa afloja la tensión, se relaja, se vuelve más comunicativo, se atreve a filosofar: *«¿Qué es la felicidad? Hacer algo con lo que uno está conforme. Y eso es lo que estoy haciendo yo. Soy feliz en esto, soy feliz con mi familia. Tengo una hija que está en Bahía Blanca con mi hermana y mi cuñada; y una esposa que espera que yo vuelva y se preocupa por mí, me atiende. Cuando llego a mi casa a las cinco de la mañana, se levanta, me pregunta cómo me fue y yo me siento feliz. Sinceramente creo que me va bien y eso se llama felicidad».*

Ya el camión llega a Ushuaia. Es el momento de descargar los ladrillos, de estacionar el camión, de revisarlo por última vez, quizás de acariciarlo –como el gaucho a su caballo–, y de entrar a su casa, donde lo espera otra de las formas de la felicidad, la que sigue a una jornada de trabajo y de geografías cambiantes. Será el momento de emprender otro viaje en armonía.

TUCUMAN: la cultura de los aires indianos y las vidalitas.

La familia: en su mayoría, el núcleo familiar está compuesto por cinco personas.



La vivienda: hay 159.000 casas independientes y departamentos; 1.182 piezas de inquilinato; 22.800 casas precarias y 33.000 ranchos. La población urbana es del 71,40 por ciento y la población rural del 28,60 por ciento.

Las escuelas: hay 1.427 establecimientos educacionales de distintos niveles a los que asisten 262.750 alumnos.

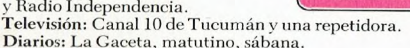
Analfabetismo: 10,15 por ciento de la población mayor de dieciocho años.

Los médicos: hay 1.920 médicos y 3.850 camas disponibles.

Hogares con necesidades básicas insatisfechas: 36,60 por ciento.

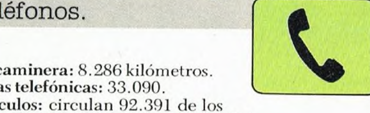
Medios de comunicación.

Radios: Radio Nacional Tucumán, Radio Tucumán y Radio Independencia.

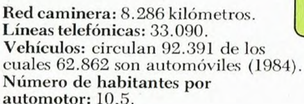


Televisión: Canal 10 de Tucumán y una repetidora.
Diarios: La Gaceta, matutino, sábana.

Caminos, vehículos y teléfonos.



Red caminera: 8.286 kilómetros.
Líneas telefónicas: 33.090.
Vehículos: circulan 92.391 de los cuales 62.862 son automóviles (1984).



Número de habitantes por automotor: 10,5.

Tucumán en su dimensión planetaria

LOS CAÑAVERALES Y LAS RUINAS DE LOS QUILMES

La fotografía satelitaria permite distinguir distintas zonas de una de las regiones donde la naturaleza se muestra en su máxima expresión. En la parte inferior derecha se destacan los sembradíos de caña de azúcar típicos de Tucumán. Son los cañaverales alimentados por las cuencas de los ríos Salí y Pueblo Viejo. Observando con una lupa, hasta se llegan a distinguir los límites de cada lote de sembradío. Esta es una de las realidades socioeconómicas predominantes de la provincia.

Toda la zona central —que en la banda registrada por el satélite aparece rojiza— corresponde a las antológicas Cumbres Calchaquíes, lugar de historias y de leyendas.

En el margen inferior izquierdo pueden observarse nítidamente las cumbres que pertenecen al sistema de los Nevados de Aconquija, ya en el sector limítrofe entre Tucumán y Catamarca.

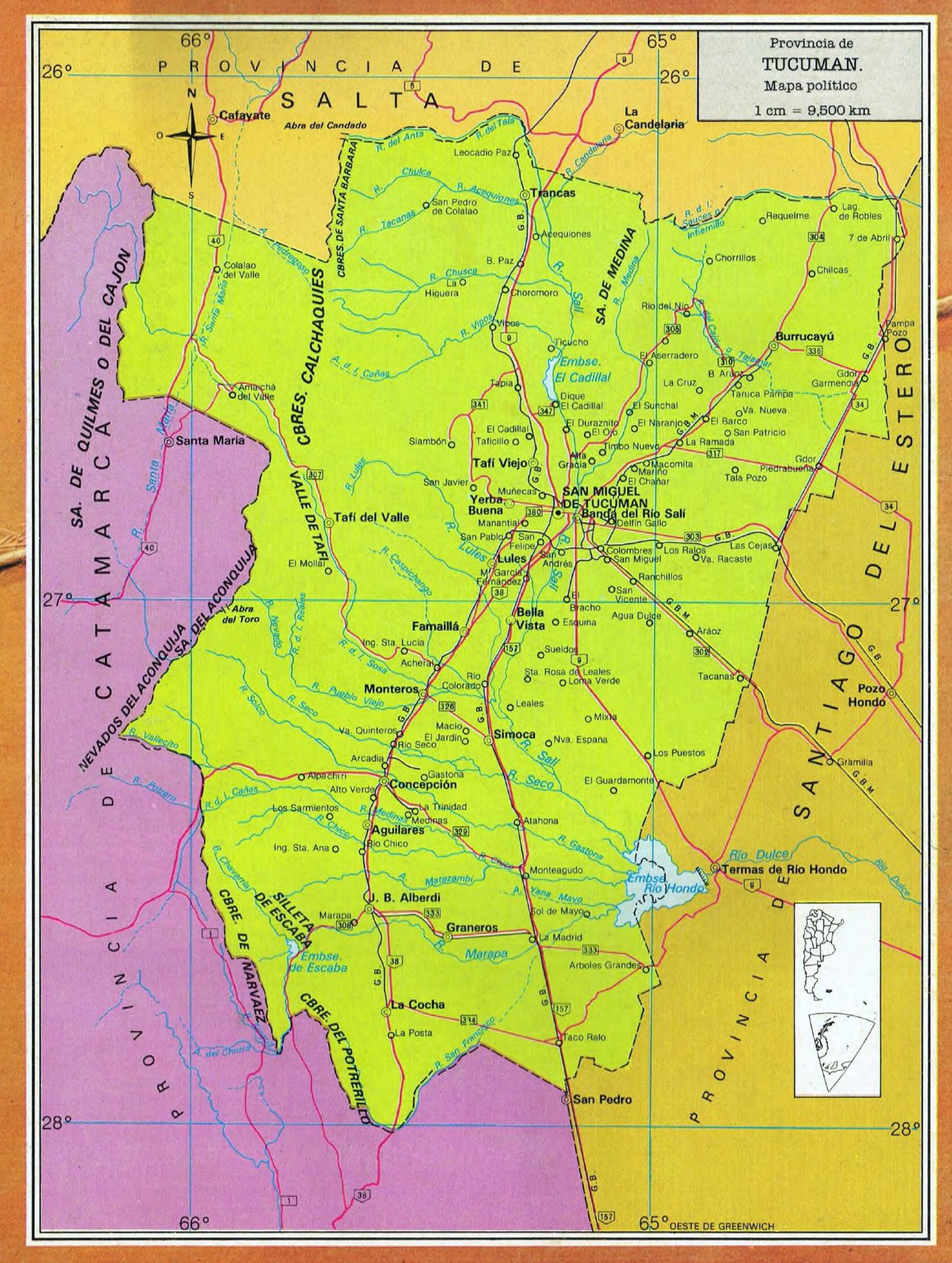
En el margen superior izquierdo, en las laderas occidentales de las serranías, comienzan los Valles Calchaquíes en todo su esplendor. Estamos en la zona de Amaichá del Valle y el límite con la provincia de Salta. Es el noroeste de la provincia de Tucumán. Y allí, entre las rocas, el estudioso podrá encontrar la ubicación exacta de las ruinas de la Ciudad de los Quilmes, indios guerreros, que prefirieron la muerte antes que rendirse al invasor español.

Estas ruinas dominan un importante sector de los valles. En ese lugar se constituyó el más importante enclavamiento aborigen, sede de una cultura que se fue extendiendo hasta abarcar los actuales territorios de Tucumán, Salta y Jujuy.

Las ruinas abarcan decenas de hectáreas minusiosamente exploradas y muchas más aún hundidas en el olvido. Bajo tierra, la ciudad —quizás una de las más importantes de la Argentina prehispánica— aún espera la mano de un hábil arqueólogo.

Tampoco se puede dejar de mencionar que el viajero —real o imaginario— no puede pasar por alto a Amaichá del Valle, con su patrimonio arquitectónico, histórico y cultural, con su vino, sus artesanías, su gente y sus costumbres aborígenes, aún vigentes.

Como se ve, detrás de la fotografía, está la vida. La de un pueblo antiguo —los quilmes—, agricultor, dominador de su tierra, que sucumbió ante el ataque de los colonizadores. Y la del pueblo actual —el tucumano— que intenta escapar a las ataduras de un monocultivo cada vez más difícil y polémico.


Provincia de
TUCUMAN.
Mapa político
1 cm = 9,500 km
PROVINCIA DE SALTA
PROVINCIA DE CATAMARCA
PROVINCIA DE SANTIAGO DEL ESTERO
SAN MIGUEL DE TUCUMAN
Tafí del Valle
Tafí Viejo
Famaillá
Monteros
Concepción
Aguilares
J. B. Alberdi
La Cocha
Simoca
Bella Vista
Lules
Trancas
Banda del Río Salí
Cafayate
Santa María
Termas de Río Hondo
San Pedro
Embse. El Cadillal
Embse. Río Hondo
Embse. de Escaba
CBRES. CALCHAQUIES
SA. DE MEDINA
NEVADOS DEL ACONQUIJA
SA. DE QUILMES O DEL CAJON
OESTE DE GREENWICH